

Note

« Le blocage du fleuve Saint-Laurent du 3 décembre 1958 au 20 janvier 1959 »

Gabriel-Marie Dumas

Cahiers de géographie du Québec, vol. 4, n° 8, 1960, p. 365-369.

Pour citer cette note, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/020225ar>

DOI: 10.7202/020225ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

et quelques trains de méandres déterminés par la rapidité du relèvement glacio-isostatique.

On trouve dans les vallées cornwallisiennes les traces de trois *épisodes fluviaux* distincts. Au Pliocène, de grandes vallées à fond plat sont inscrites dans le plateau et des terrasses rocheuses se développent sur leurs flancs. La tendance à la régularisation des profils en long est alors marquée. Au cours d'un second épisode, qui débute à la fin du Pliocène, l'exhaussement du sol déclenche une incision rapide des thalwegs, les cours d'eau approfondissant leur vallée sans y pratiquer d'érosion latérale notable. L'instauration du troisième épisode survient au cours de la phase initiale de l'émersion glacio-isostatique quand les cours d'eau retrouvent leur vallée préglaciaire. Bientôt, ces cours d'eau coulent à leur niveau préglaciaire. Les secteurs surcreusés des vallées, insuffisamment remblayés, sont occupés par des lacs, contenus, près des rivages, par des barres de roche en place, et où leurs effluents se taillent des gorges épigéniques. Sur les plaines fluvioglaciales et sur les deltas, des terrasses fluviales se forment. C'est là le stade que les cours d'eau du Sud-Est cornwallisien semblent avoir atteint actuellement.

Si les circonstances morphoclimatiques actuelles persistent, le relief du Sud-Est de l'île Cornwallis semble voué à un empâtement de plus en plus généralisé. La surface du plateau et la zone des plages soulevées, déjà, sont relativement peu affectées par les processus morphogénétiques actuels. L'évolution morphologique, au moins pour l'avenir immédiat, semble devoir être une évolution localisée portant surtout sur les rainures fluviales, et ce, jusqu'à ce que le rétablissement glacio-isostatique soit terminé.

Benoît ROBITAILLE

Le blocage du fleuve Saint-Laurent du 3 décembre 1958 au 20 janvier 1959

La saison de navigation 1958-1959, sur le fleuve Saint-Laurent, a été pour les marins et les spécialistes des questions maritimes une expérience heureuse et décisive. Ce qu'on croyait impossible, il y a à peine quelques années, est devenu une réalité. Pour la première fois dans l'histoire canadienne, treize cargos océaniques ont descendu le fleuve de Montréal à Québec en plein milieu du mois de janvier. Cet événement, d'une portée historique incalculable, mérite plus qu'une simple mention. Il nous autorise à entrevoir, dans un avenir prochain, la possibilité de la navigation d'hiver sur le fleuve Saint-Laurent même en amont de Québec. Une brève revue des événements nous permettra de démontrer dans quelles conditions la réalisation complète de ce projet peut s'accomplir.

Les faits

Le gel hâtif et rapide des canaux de Lachine et de Soulanges dans la première semaine de décembre paralysa durant plusieurs jours quelque 38 navires dont 12 océaniques. Pendant longtemps l'on crut que la navigation serait interrompue, puisque la glace empêchait le bon fonctionnement des écluses. En deux jours, trois écluses se sont brisées ; un navire est resté prisonnier sous un pont à bascule ; la température s'est maintenue sous zéro ; les navires s'alignaient aux deux extrémités du canal. Mais grâce à l'activité incessante des ouvriers, tous les navires ont pu franchir les canaux pour atteindre le port de Montréal.

Par contre, une plus grande difficulté les attendait à cet endroit. Des champs de glace et des embâcles, disséminés un peu partout sur le fleuve Saint-Laurent, leur laissaient peu d'espoir d'atteindre la mer. 24 cargos étaient déjà prisonniers dans le port. Pourtant quelques navires plus puissants et renforcés d'une double proue se sont formés en convoi pour descendre le fleuve. Leur odyssée mérite d'être signalée au jour le jour.

À cet effet, nous avons indiqué dans les pages suivantes le mouvement des navires depuis le 3 décembre jusqu'au 20 janvier. Nous avons mis aussi en évidence le travail incessant des brise-glaces durant cette période. On a qualifié de « guerre froide » la lutte que les brise-glaces du ministère des transports ont dû livrer pour libérer les navires étrangers retenus par les glaces dans le port de Montréal. Leur victoire définitive est tout à l'honneur des vaillants marins de l'équipage de ces brise-glaces : le *d' Iberville*, le *N.B.-McLean*, l'*Ernest-Lapointe*, le *Montcalm* auxquels s'ajoutèrent plus tard le *Labrador* et le *Cornwallis*.

Le tableau indique les déplacements simultanés des navires.

Possibilités de la navigation d'hiver sur le fleuve

La descente du fleuve par des océaniques étrangers en plein mois de janvier constitue à elle seule un événement historique ; elle tend à prouver que la navigation d'hiver sur le fleuve est possible. Il nous reste à démontrer dans quelles conditions elle peut se faire.

Sur ce point, les avis des spécialistes et des capitaines de navires sont partagés. Procédons par étapes.

La navigation d'hiver dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent en aval de Pointe-au-Pic ne soulève aucune difficulté, puisqu'elle se fait avec succès depuis plusieurs années.

En 1958 on a étendu la navigation d'hiver jusqu'au port de Québec. Le *M. V. D'Vora*, caboteur de 700 tonnes, a fait neuf voyages entre Québec et les ports de la Côte Nord jusqu'à Sept-Îles la plupart du temps sans l'aide des brise-glaces. Ce succès éclatant a prouvé que le port de Québec peut être ouvert à la navigation pendant toute l'année. En 1959, trois compagnies maritimes ont nolisé au moins 5 navires pour maintenir un service régulier d'hiver sur le Saint-Laurent à partir de Québec. Ces compagnies sont les suivantes : la *Clarke Steamship, Ltée*, les *Agences Maritimes, Inc.*, et la *Federal Commerce and Navigation*. Les navires sont le *D'Vora*, le *Savoy*, le *North Voyager*, l'*Abern Trader* et le *Guard Marveline*. Québec est devenu ainsi le terminus fluvial de navigation d'hiver le plus avancé du continent américain.

Trois-Rivières et Montréal peuvent-ils espérer les mêmes avantages ? Seuls des marins expérimentés peuvent nous donner une réponse autorisée. Selon le capitaine Wilfrid Dufour du *N.B.-McLean* et le capitaine Robert Marchand du *Ernest-Lapointe*, il serait possible de tenir le chenal ouvert de l'Atlantique jusqu'à Trois-Rivières, soit une distance de 800 milles, à condition de faire travailler davantage les brise-glaces. D'après eux, la navigation d'hiver jusqu'à Trois-Rivières est relativement facile en tenant compte des conditions présentes. Mais à leur avis, on ne peut songer à garder le chenal ouvert jusqu'à Montréal à cause du lac Saint-Pierre que les glaces obstruent trop facilement en raison de ses eaux peu profondes et peu rapides. Telle est l'opinion qu'exprimaient au début du mois de décembre ces deux capitaines experts dans la navigation d'hiver sur le fleuve.

Cependant le capitaine Wilhelm Barlag, commandant du *Poseidon*, premier des 13 navires à descendre le fleuve le 12 janvier 1959, est d'avis avec la plupart des autres capitaines qu'il serait possible de garder le port de Montréal ouvert à l'année longue. Mais il faudrait pour cela compter sur l'aide de brise-glaces

TABLEAU GÉNÉRAL MONTRANT LES DÉPLACEMENTS SIMULTANÉS DES BRISE-GLACES

DATE	LE D'Iberville	LE Montcalm	LE MacLean	L'Ernest-Lapointe	LE Labrador
5 déc.....	Québec				
6 déc.....	Groindines				
9 déc.....	Va à Montréal	Québec			
10 déc.....	Arrive de Montréal	Pointe-au-Pic	Lauzon	Trois-Rivières	
11 déc.....	Vers Lac Saint-Pierre	En aval de Québec	En aval de Québec	Lac Saint-Pierre	
12 déc.....	Batiscan	Pointe-au-Pic	En aval de Québec		
13 déc.....		Pointe-au-Pic	En aval de Québec		
15 déc.....	Lac Saint-Pierre	À Québec	À Québec	Trois-Rivières	
16 déc.....	Lac Saint-Pierre	En aval de Québec	Vers Lac Saint-Pierre	Lac Saint-Pierre	
17 déc.....		Vers Trois-Rivières		Lac Saint-Pierre	Halifax
18 déc.....	Lanoraie	Vers Pointe-au-Pic	Lac Saint-Pierre	Lac Saint-Pierre	Quitte Halifax
20 déc.....	Trois-Rivières		Cap Saint-Michel	Cap Saint-Michel	
21 déc.....	Vers Montréal		Cap Saint-Michel	Cap Saint-Michel	
22 déc.....	Lac Saint-Pierre	Pont de Québec	Montréal-Est	Montréal-Est	Passé à Métis
23 déc.....	Québec vers Lac Saint-Pierre		Montréal-Est	Montréal-Est	À Québec
26 déc.....	Lanoraie		Vickers à Montréal	Vickers à Montréal	Vers Pointe-au-Pic
27 déc.....	Vers Trois-Rivières		Vickers à Montréal	Vickers à Montréal	
29 déc.....	Île-aux-Raisins	Lac Saint-Pierre	Sorel	Sorel	À Québec
30 déc.....	Près de Montréal	Près de Montréal	Près de Montréal	Près de Montréal	
1 ^{er} janv.	Sorel vers Montréal		Sorel vers Montréal		
3 janv.....					
5 janv.....	À Montréal	Lac Saint-Pierre	À Montréal	Lac Saint-Pierre	Vers Pointe-au-Pic
7 janv.....	Montréal à Sorel				Île-Rouge
9 janv.....	Montréal-Est		Sorel	Lac Saint-Pierre	
10 janv.....	Montréal-Est	Montréal-Est	Montréal-Est	Montréal-Est	Québec
11 janv.....		Lac Saint-Pierre	Lac Saint-Pierre	Lac Saint-Pierre	
12 janv.....	Montréal	Entre Lac Saint-Pierre et Montréal	Entre Lac Saint-Pierre et Montréal	Entre Lac Saint-Pierre et Montréal	
13 janv.....	Montréal				
14 janv.....	De Montréal à Trois-Rivières	Québec	Trois-Rivières	Montréal à Sorel	Vers Pointe-au-Pic
15 janv.....	À Sorel	Vers Trois-Rivières	De Trois-Rivières à Québec	À Sorel	
16 janv.....	De Sorel à Montréal				

N.B. — Aucune donnée pour les 7, 8, 14, 21, 25 et 28 décembre ainsi que les 1^{er}, 2, 4 et 11 janvier.

beaucoup plus puissants que ceux qui sont en service actuellement sur le fleuve Saint-Laurent. On sait que le *Poseidon*, une fois libéré du port de Montréal, a fait presque tout le trajet jusqu'à Québec sans l'aide de brise-glaces. D'ailleurs les difficultés qu'il a rencontrées sont identiques à celles qui existent sur certains fleuves d'Allemagne, l'Elbe par exemple.

Conditions de la navigation d'hiver

Si la navigation d'hiver reste théoriquement possible jusqu'à Montréal, voici d'après des marins expérimentés, quelles sont les conditions absolument requises pour en assurer, dans la pratique, le maximum de régularité et de sécurité :

1° Augmenter le nombre et la puissance des brise-glaces du ministère des transports. Le gouvernement canadien étudie présentement la possibilité de construire des brise-glaces atomiques ; ces navires seraient de taille à satisfaire aux besoins de la navigation d'hiver en amont de Québec.

2° Maintenir les phares en service pendant tout l'hiver sur le fleuve Saint-Laurent.

3° Établir un service aérien de surveillance des glaces. D'ailleurs un système instantané de transmission téléphonique et télégraphique sur l'état des glaces est en opération depuis le 9 février 1959, à partir de Tadoussac jusqu'à Québec.

4° Renforcer d'une double proue d'acier les navires qui navigueront en hiver.

Résultats du blocage du fleuve Saint-Laurent durant l'hiver 1958-59

Le blocage du fleuve Saint-Laurent et particulièrement du port de Montréal a eu des résultats que d'aucuns, selon leurs intérêts immédiats, qualifieront d'heureux ou de malheureux.

Les compagnies maritimes étrangères ont dû faire face à des dépenses imprévues. On estime que le coût de l'emprisonnement des 13 océaniques dans le port de Montréal pendant plus d'un mois s'est élevé à plus d'un demi-million de dollars pour les compagnies intéressées. Ce chiffre représente surtout l'ensemble des bénéfices perdus pendant ce laps de temps, les frais d'entretien des navires et les salaires des équipages. Pour sa part, le capitaine Barlag, commandant du *Poseidon*, évalue à 1,800 dollars par jour le montant des dépenses qu'il en a coûté à sa compagnie.

Cependant, le retardement des océaniques dans le port de Montréal aura apporté de bons résultats. Il a permis de démontrer que la navigation sur le fleuve jusqu'à Montréal était possible en plein cœur d'hiver, fut-il le plus rigoureux que nous ayons eu depuis 70 ans. Des navires, comme l'*Appledore* et l'*Ogna County*, ont pu descendre le Saint-Laurent à partir de Québec sans l'aide de brise-glaces. D'autres ont quitté le port de Québec en pleine nuit sans escorte. Un navire, le *Poseidon*, a fait seul la plus grande partie du trajet entre Montréal et Québec, les 12 et 13 janvier.

Un autre fait à mentionner, c'est l'inondation qui a été évitée à Montréal. À la suite des embâcles, le niveau de l'eau s'est élevé à 53 pieds. Mais l'arrivée des brise-glaces, en vue de libérer les navires du port, a rompu les embâcles et fait descendre l'eau de plusieurs pieds. Aussi continuera-t-on d'entretenir le chenal pendant tout l'hiver entre Montréal et Québec afin de prévenir les inondations éventuelles.

Les débardeurs, les ouvriers des quais et les fournisseurs des navires en victuailles ont largement profité du retard des océaniques dans le port de Montréal.

On peut ajouter que l'arrivée du premier océanique, le cargo danois *Helga Dan*, dans le port de Québec en plein milieu de février est une preuve évidente que la navigation d'hiver s'avère tout à fait possible non seulement pour les caboteurs locaux, mais aussi pour les navires étrangers. Le 20 mars 1959, le pétrolier canadien *Maplebranch* de la *Branch Line* a transporté une cargaison d'huile de Montréal à Québec en l'espace de 10 heures, i.e. dans le temps normal.

Le *blocage* du fleuve Saint-Laurent et les efforts entrepris pour le libérer nous auront permis de constater qu'en somme le chenal peut être tenu ouvert même en amont de Québec moyennant certaines conditions.

On a pu dire que la navigation d'hiver sur le fleuve, comme la canalisation du Saint-Laurent, est inscrite dans la géographie. Il importe aux intéressés d'en hâter la réalisation complète. Les avantages qui en résulteraient pour Québec compenseraient pour les pertes que la canalisation va nécessairement lui infliger.

Gabriel-Marie DUMAS, o.f.m.

Divisions administratives et toponymie de la province de Québec

Il ne fait aucun doute que les divisions administratives de notre province sont trop nombreuses et qu'elles manquent d'uniformité. Par exemple, il y a les comtés de Gaspé-Ouest et de Gaspé-Est, les districts électoraux provinciaux de Gaspé-Nord et de Gaspé-Sud, la division du Sénat du nom de Golfe ; enfin le mot Gaspé désigne à la fois le district électoral fédéral, le district judiciaire, l'évêché et la ville : toutes ces divisions administratives de la Gaspésie ont des limites qui leur sont propres. Ainsi les hommes d'affaires, les journalistes et les cartographes les confondent facilement. Le manque d'uniformité lié à l'absence de cartes officielles cadastrales et topographiques récentes est la cause des erreurs répétées depuis très longtemps. Il ne suffit pas de référer aux Statuts de Québec et au Guide municipal ; il faut au géographe des instruments de travail tenus à jour, nous voulons parler des cartes dont il se sert ; plusieurs feuilles du cadastre sont épuisées ; des nouvelles feuilles topographiques n'indiquent même pas le comté de Hull ;¹ certaines éditions remontent à 10 ou 25 ans. Combien de changements de limites municipales seulement depuis des éditions de 1935 ou 1940 ! Quelle multiplication de cantons et de nouveaux toponymes !

Monsieur Jacques Girard a raison d'affirmer que « chaque division territoriale répond à des besoins particuliers ».² Elles sont si instables et si peu uniformisées qu'aucune d'elles ne convient aux fins statistiques. C'est pourquoi le Bureau fédéral de la statistique a établi ses divisions de recensement et c'est aussi pourquoi on a divisé le Québec en régions ou zones économiques qui ne collent pas nécessairement aux divisions naturelles ; les régions économiques ont chacune une métropole régionale ; certaines ont même un arrière-pays qui dans plusieurs cas déborde sur la région économique voisine. Les multiples frontières pourraient être éliminées en mettant plus de coordination dans les divisions administratives et en pensant aussi aux nombreux ennuis qu'elles causent aux chercheurs, géographes, économistes et sociologues.

Le Québec est de plus surchargé de toponymes anglais, anglicisés ou mal choisis par des agents de la *Hudson Bay Company*, par les autorités des postes et des chemins de fer. C'est dommage que des noms affreux se voient sou-

¹ Ottawa 31 G/5, 1958, 1:50,000, 2 feuillets.

² GIRARD, Jacques, *Division statistiques et régions économiques*, miméo., 2 pp.